



Nasjonalparkstyret
Reisa nasjonalpark/
Ráissduottarháldi
landskapsvernområde

Møteprotokoll

Utvalg: Reisa nasjonalparkstyre

Møtested: , På mail

Dato: 07.05.2024

Tidspunkt: 14:00 -

Følgende faste medlemmer møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Máret Láila Logje	Medlem	Nordreisa kommune - Ráissa suohkan – Raisin komuuni
Mikkel O. Nilut	Medlem	
Herborg Ringstad	Medlem	
Eirik Losnegård Mevik	Medlem	Troms fylkeskommune

Følgende medlemmer hadde meldt forfall:

Navn	Funksjon	Representerer
Tom Vegar Kiil	Medlem	Nordreisa kommune - Ráissa suohkan – Raisin komuuni

Følgende varamedlemmer møtte:

Navn	Møtte for	Representerer
------	-----------	---------------

Merknader:

Øvrige frammøtte:

Navn

Underskrift:

Vi bekrefter med underskriftene våre at det som er ført på de sidene vi har signert i møteboka, er i samsvar med det som ble vedtatt på møtet.

Saksliste

Utvalgs-saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv-saksnr
	Styresak		
ST 12/24	Referatsaker		
	Styresak		
ST 13/24	Innspill til revisjon av forskrift for motorferdsel i Reisavassdraget		2024/4144

ST 12/24 Referatsaker

Saksprotokoll i Reisa nasjonalparkstyre - 07.05.2024

Behandling

Vedtak

ST 13/24 Innspill til revisjon av forskrift for motorferdsel i Reisavassdraget 07.05.2024 00:00:00

Saksprotokoll i Reisa nasjonalparkstyre - 07.05.2024

Behandling

Enstemmig vedtatt

Vedtak

Reisa nasjonalparkstyret godkjenner høringsinnspillet om revisjon av forskrift for motorferdsel i Reisavassdraget.

Uttalelse fra Reisa nasjonalparkstyre om revisjon av forskrift for motorferdsel i Reisavassdraget. Reisa nasjonalparkstyre uttaler seg til saken som forvaltningsmyndighet for Reisa Nasjonalpark og vektlegger de forholdene som knytter seg til verneforskriften.

Som hovedinnspill mener vi at § 4. forbud mot bruk av vannjetaggregat burde opprettholdes.

Begrunnelse er oppsummert som følger:

- Reisa nasjonalparkstyre mener at motor med vannjet ikke kan omfattes under begrepet «tradisjonell elvebåt» og er derfor ikke unntatt bestemmelsen § 4.1 Motorferdsel til lands og til vanns, herunder landing og lavtflyvning med luftfartøy, er forbudt.
- Det er ikke miljømessig forsvarlig å tillate bruk av vannjet. Det begrunnes særlig med potensiale for økt ferdsel på lave vannstander, når naturmangfoldet i elva er spesielt sårbart.
- Å legge til rette for økt ferdsel, særlig i perioder med lave vannstander og høye vanntemperaturer anses ikke å være i tråd med prinsipp om bærekraftig reiseliv.
- Forskjellsbehandling mellom lokale privatpersoner med følte rettigheter og kommersielle bedrifter og turister har potensiale for å skape konflikt.

Ferdsel med tradisjonell elvebåt er tillatt etter unntak i verneforskriften for Reisa nasjonalpark. På vernetidspunktet i 1986 og når unntaket for motorferdsel ble fastsatt var det kun staking eller bruk av ordinær utenbords påhengsmotor på tradisjonell elvebåt som var tatt i bruk. Det er kun i senere tid (2000-tallet) det er tatt i bruk nye metoder for å komme seg fram med elvebåt på lav vannstand, som for eksempel bruk av vannjet. I sammenheng med arbeid med utarbeidelse av forvaltningsplanen har tradisjonell elvebåt blitt definert slik *«med tradisjonell elvebåt på Reisaelva menes i denne sammenheng båt med tradisjonelt utformet fasong som elvebåt bygd for plass til 1 person i bredden, uavhengig av materiale. Båten drives frem ved staking eller bruk av ordinær utenbords påhengsmotor, ikke vannjet»*. Elvebåt med vannjet anses derfor ikke som tradisjonell elvebåt gjennom forvaltningsplanen. Definisjonen av tradisjonell elvebåt i forvaltningsplanen har ikke fått motstridige innspill gjennom de høringsprosessene som har vært i arbeidet med forvaltningsplanen gjennom flere år.

Det er uheldig å ha to ulike regimer for motorferdsel i en elv, og håper kommunen på grunn av dette avstår fra å endre forskriften nå.

Reisa nasjonalparkstyre kan ikke se at Nordreisa kommune har en fagligbegrunnelse på hvorfor forskriften for motorferdsel i Reisavassdraget skal revideres allerede to år etter forrige behandling i kommunestyret. En eventuell endring av forskriften må følge en åpen og grundig prosess, og at konsekvenser for og imot belyses på en grundig og forståelig måte. Det mener vi ikke er tilfelle i denne saken.

Det finnes dokumentasjon på at motorferdsel har negative konsekvenser for fisk og vannmiljø. Det vises til en studie i kommunens saksframlegg i saken, der de negative konsekvensene er avhengig av flere faktorer. At vannstand og temperatur har betydning i forhold til økt stress på arter og miljø. Hensikten med vannjet er nettopp å kunne kjøre sikkert på lave vannstand. Det sammenfaller med perioder hvor vanntemperatur er høy. Selv om ikke alle konsekvenser kan fastslås med sikkerhet så er det sannsynlighetsovervekt for at kjøring med vannjet vil påføre rødlista arter, natur og miljø ekstra negativ belastning nettopp ved at ferdsel foregår på lavere vannstand enn vanlig propellmotor. Se vurdering av kunnskapsgrunnlaget lengre ned.

Ved å tillate vannjet kan vi anta at det legges til rette for økt ferdsel i perioder hvor det tidligere har vært en naturlig begrensning. Hvis vannjet kun er ment å tillates for næringsdrivende så tenker vi det kan føre til konflikt med andre lokale brukere av elva på grunn av forskjellsbehandling. Hvis vannjet tillates for alle kan vi forvente ytterligere økt ferdsel på tider av året hvor det kan medføre mest negative konsekvenser.

Det forventes sterk økning av turisme i Nord-Troms i årene som kommer. Det gir muligheter for utvikling av reiseliv som helårs arbeidsplasser. Ferdsel på Reisaelva, sightseeing turisme og annen transport på elva kan være en del av det. Men det er åpenbart at elva og miljøet rundt er en ressurs med sterke begrensninger, både miljømessig men også samfunnsmessig. Mange

reisværingene ser på dalen og elva som en del av sin identitet, og vil reagere raskt hvis turismen vokser mer enn ressursene tåler. Det er ikke plass til et ubegrenset antall av båter, besøkende og turister. Vi mener reiselivet selv gjennom bærekraftig reisemål har forpliktet seg til å ta dette på alvor og sette noen grenser for seg selv. Dette mener vi må ligge på plass før en satser på tiltak som har potensiale til å øke ferdselen. Næringsinntekt knyttet til en livskraftig laksebestand må også vises hensyn til.

Vi ser behovet for et reiseliv som er profesjonelt, har produkter som er sikre, salgbare, som kan leveres og som er økonomisk lønnsom. Hvordan dette skal oppnås er problemstillinger i mange deler av landet. Også i Nord-Troms og Nordreisa. Vi ser fram til å kunne bidra inn i en slik debatt sammen med destinasjonsselskap og reiselivsbedrifter hvis det trengs.

Forvalters innstilling